

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Bernd Reuther, Frank Sitta, Torsten Herbst, Dr. Christian Jung, Daniela Kluckert, Oliver Luksic, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Christine Aschenberg-Dugnus, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Dr. Marco Buschmann, Hartmut Ebbing, Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Otto Fricke, Thomas Hacker, Peter Heidt, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Katja Hessel, Manuel Höferlin, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Thomas L. Kemmerich, Dr. Marcel Klinge, Pascal Kober, Carina Konrad, Konstantin Kuhle, Ulrich Lechte, Michael Georg Link, Roman Müller-Böhm, Dr. Martin Neumann, Dr. Wieland Schinnenburg, Matthias Seestern-Pauly, Dr. Hermann Otto Solms, Michael Theurer, Stephan Thomae und der Fraktion der FDP**

### **Die Vereinbarkeit des Luftverkehrsteuergesetzes mit CORSIA und dem Open-Skies-Abkommen**

Im Klimaschutzprogramm 2030 gibt die Bundesregierung an, dass sie mit der Erhöhung der Luftverkehrsteuer die Senkung der Mehrwertsteuer bei der Bahn von 19 auf 7 Prozent finanzieren möchte. Darüber hinaus soll durch den höheren Preis eine Lenkungswirkung erzielt werden, sodass mehr Passagiere auf umweltfreundliche Verkehrsträger umsteigen.

Der Branchenverband Airlines for America (A4A) nimmt die Erhöhung der Luftverkehrsteuer zum Anlass, um auf die Unvereinbarkeit mit dem Open-Skies-Abkommen und CORSIA hinzuweisen ([www.icao.int/Meetings/a40/Documents/Resolutions/a40\\_res\\_prov\\_en.pdf](http://www.icao.int/Meetings/a40/Documents/Resolutions/a40_res_prov_en.pdf), Artikel 18). In Artikel 12 Absatz 1 heißt es zu Benutzungsgebühren: „Benutzungsgebühren, die von den für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden oder Stellen einer Vertragspartei von den Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei erhoben werden, müssen gerecht, angemessen, nicht ungerechtfertigt diskriminierend und auf die Benutzerkategorien gleichmäßig verteilt sein.“ Außerdem hat die ICAO nun beschlossen, dass CORSIA das einzige globale marktbasierende Klimainstrument ist. Eine Luftverkehrsteuer würde das nach Ansicht der Fragesteller konterkarieren.

Es stellt sich die Frage, ob die Bundesregierung sich eine Position zu den Aussagen von A4A gebildet hat.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Teilt die Bundesregierung die Bedenken von A4A, dass die Luftverkehrsteuer gegen das Open-Skies-Abkommen verstößt?
  - a) Wenn ja, welche Schlüsse zieht die Bundesregierung daraus?
  - b) Wenn nein, warum nicht?

2. Plant die Bundesregierung, die Luftverkehrssteuer auch für andere Verkehrsträger zu senken?
3. Gibt es neben dem Open-Skies-Abkommen weitere rechtliche Bedenken im Hinblick auf eine europäische Wettbewerbsverzerrung?
4. Wie hoch sind die Einnahmeverluste, wenn die Mehrwertsteuer auch bei den anderen Verkehrsträgern von 19 auf 7 Prozent reduziert wird?
5. Teilt die Bundesregierung die Position von A4A, dass eine Besteuerung auf internationalen Luftverkehr zu einer Verschlechterung der Umwelt führt, weil den Fluggesellschaften weniger Geld für Investitionen in klimafreundliche Antriebe übrig bleibt ([www.handelsblatt.com/unternehmen/handelskonsumgueter/klimapaket-us-airlines-bezeichnen-deutsche-ticketsteuer-als-illegal/25163922.html](http://www.handelsblatt.com/unternehmen/handelskonsumgueter/klimapaket-us-airlines-bezeichnen-deutsche-ticketsteuer-als-illegal/25163922.html))?
6. Wie begründet die Bundesregierung, dass die Luftverkehrssteuer CORSIA als alleiniges Klimainstrument nicht untergräbt?
7. Teilt die Bundesregierung die Meinung von A4A, dass die Luftverkehrswirtschaft und europäische Regierungen mehr erreichen können, wenn sie sich auf die Förderung von CORSIA und die Entwicklung klimafreundlicher Antriebe konzentrieren?
  - a) Wenn ja, welche Schlüsse zieht die Bundesregierung daraus?
  - b) Wenn nein, warum nicht?

Berlin, den 14. November 2019

**Christian Lindner und Fraktion**